

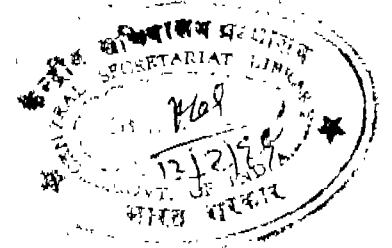


भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY



सं० 63]

No. 63]

नई दिल्ली, सोमवार, नवम्बर 30, 1998/अग्राहायण 9, 1920

NEW DELHI, MONDAY, NOVEMBER 30, 1998/AGRAHAYANA 9, 1920

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 30 नवम्बर, 1998

सं. ए एम पी/3/98/एम ओ पी टी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, प्रशुल्क में दक्षता से जुड़ी वृद्धि के बदले प्रशुल्क में 19% की सीधी वृद्धि के लिए मुरगांव पत्तन न्यास के आवेदन को संलग्न अनुसूची के अनुसार एतद्वारा अस्वीकृत करता है।

अनुसूची

मुरगांव पत्तन न्यास (एम ओ पी टी)

..... आवेदक

बनाम

गोवा खनिज अयस्क निर्यातक एसोसिएशन
(जी एम ओ ई ए)

..... गैर-आवेदक

आदेश

(27 अक्तूबर, 1998 को पारित)

यह मामला एम ओ पी टी के जलयान-संबद्ध प्रभारों में संशोधन के बारे में उसके 3 अक्तूबर, 98 के एक प्रस्ताव से संबंधित है।

2. यहां यह स्मरण कराना संगत होगा कि इस प्राधिकरण ने दिनांक 27 जुलाई, 98 के अपने आदेश के अनुसार इसी विषय पर एम ओ पी टी के इससे पहले के आवेदन का निपटारा कर दिया था। वर्तमान आवेदन, पूर्वोक्त आदेश से उठे कतिपय मुद्दों के संदर्भ में किया गया है। परंतु चूंकि इससे पहले के प्रस्ताव का निपटारा अंतिम रूप से कर दिया गया था, इसलिए इस आवेदन को नए स्मिरे से रजिस्टर किया गया है।

3.1 एम ओ पी टी ने इससे पहले के आवेदन में अपने जलयान संबद्ध-प्रभारों में 54.6% की वृद्धि का प्रस्ताव किया था। इस प्रस्ताव पर प्राधिकरण ने 15 अप्रैल, 98 की अपनी बैठक में विचार किया था और उस समय 1% की वृद्धि का भी औचित्य नहीं पाया गया। एम ओ पी टी को तदनुसार अवगत करा दिया गया था और उसे यह सलाह दी गई थी कि यदि वह चाहे तो अपने प्रस्ताव को नए रूप में तैयार कर सकता है। प्रस्ताव को नए रूप में तैयार करने के बजाए एम ओ पी टी के अध्यक्ष ने (27 अप्रैल, 98 के अपने पत्र द्वारा) पहले के प्रस्ताव को केवल दोहरा दिया। तथापि, प्रचालन खर्च में और नियोजित पूंजी में वार्षिक वृद्धि के बारे में कुछ अतिरिक्त जानकारी दी गई थी। इन्हें ध्यान में रखा कर प्राधिकरण ने जलयान संबद्ध-प्रभारों में 11% की सीधी वृद्धि को अनुमोदित कर दिया।

3.2 इसके अलावा बेहतर और उच्च निष्पादन स्तर को प्रोत्साहित करने के लिए प्रशुल्क ढाँचे में न्यायसंगत उपबंधों का समर्थन करने के लिए प्राधिकरण की वचनबद्धता के अनुरूप और इस बात का ध्यान रखते हुए कि एम ओ पी टी ने प्रचालन दक्षता में स्वीकार्य रूप से महत्वपूर्ण सुधार कर लिया था, यह विनिश्चय किया गया कि प्रशुल्क में दक्षता से जुड़ी वृद्धि की अनुमति दी जाए।

3.3 दक्षता से जुड़ी वृद्धि लागू करने का निर्णय (प्रचालन दक्षता में सुधार पर आधारित वृद्धि सीधी वृद्धि की तुलना में तरजीह देते हुए) इस आधार पर लिया गया कि 'सीधी वृद्धि' को निष्पादन दक्षता, जिसमें कि कोई अतिरिक्त निवेश नहीं करना होता है, के संदर्भ में स्वीकार नहीं किया जा सकता था। लागत-अनुचितन के अलावा ऐसी व्यवस्था में अंतर्निहित खतरा यह समझा गया कि इससे संदर्भगत दक्षता स्तर को बनाए रखने हेतु किसी अंतर्भूत संरक्षा के बिना प्रशुल्क में वृद्धि होगी। इस कारण प्रशुल्क में दक्षता से जुड़ी वृद्धि को बेहतर उपाय के रूप में स्वीकार किया गया।

3.4 एम ओ पी टी को कहा गया था कि वह ऐसे सुव्यवस्थित प्रस्ताव पेश करे जिसमें प्रस्ताव का तर्क दिया जाए, और यह बताया जाए कि उसे किस रूप में स्वीकार किया जा सकता है तथा उसे किस सीमा तक लागू किया जा सकता है। एम ओ पी टी ने ऐसा नहीं किया। इसके बजाए एम ओ पी टी के अध्यक्ष ने इससे पहले के प्रस्ताव की 27 अप्रैल, 98 की अपनी पुनरावृत्ति में निष्पादन में हुए सुधारों से प्रयोक्ताओं द्वारा गृहीत बड़े लाभ का बस राग अलापा था और उसी आधार पर लाभ में हिस्सेदारी की मांग की थी।

3.5 प्राधिकरण ने प्रशुल्क में 'सीधी वृद्धि' हेतु पहले के प्रस्ताव की इस पुनरावृत्ति में कोई प्रभावशालिता नहीं देखी। तदनुसार इसने (प्राधिकरण) विद्यारार्थ एक माडल के रूप में दक्षता से जुड़े प्रशुल्क का अपना फार्मूला दिया।

3.6 प्राधिकरण के दिनांक 27 जुलाई, 98 के आदेश की प्रतिलिप सुलभ संदर्भ के लिए संलग्न है।

4. * एम ओ पी टी ने न्यासी मंडल के अनुमोदन से अब 3 अक्तूबर, 98 को एक आवेदन दिया है जिसमें प्रशुल्क में 19% की दक्षता से जुड़ी वृद्धि को प्रशुल्क में 'सीधी वृद्धि' में परिवर्तित करने का अनुरोध किया गया है। इस प्रस्ताव के पक्ष में दिए गए तर्क इस प्रकार हैं :-

- (i) दक्षता से जुड़ी वृद्धि को कार्यान्वित करने से अनेक विवाद और मत-भिन्नता उत्पन्न होगी।
- (ii) जलयान-संबद्ध प्रभारों में संशोधन का प्रस्ताव विगत संशोधन के पाँच वर्ष बाद किया गया जब कि वास्तव में इसे पहले के संशोधन के तीन वर्ष बाद उठाया जाना चाहिए था।
- (iii) यदि इन पाँच वर्षों के दौरान वार्षिक वृद्धि दर को ध्यान में रखा जाए तो 54.6% की वृद्धि के लिए प्रस्ताव पूर्णतः न्यायोचित होगा।

- (iv) पत्तन निष्पादन में सुधार के कारण प्रयोक्ताओं को भारी लाभ हुआ था ; और पत्तन न्यास उनके लाभ में हिस्सेदारी के लिए हकदार होगा ।
- (v) प्रशुल्क प्राधिकरण ने स्वयं 30% की वृद्धि को बहुत युक्ति-संगत और पर्याप्त माना था ।

5. सभी प्रयोक्ताओं की टिप्पणियाँ प्राप्त करने और एक संयुक्त सुनवाई आयोजित करने के लिए प्रस्ताव को परिचालित करने की सामान्य प्रचलित प्रक्रिया का अनुपालन इस मामले में नहीं किया गया है क्योंकि एम ओ पी टी ने कोई नई बात या तथ्य पेश नहीं किया है । प्राधिकरण ने इस आवेदन को रिकार्ड में पहले से ही उपलब्ध जानकारी के संदर्भ में निपटाने का निर्णय लिया ।

6. एम ओ पी टी द्वारा अपने प्रस्ताव के संदर्भ में पेश किए गए विभिन्न आधारों के संदर्भ में सही स्थिति निम्नलिखित क्रम में देखी जा सकती है :-

- (i) यह तर्क कि दक्षता से जुड़ी वृद्धि को कार्गान्यित करने से अनेक विवाद और मत-भिन्नता उत्पन्न होगी, वैध नहीं है । यहाँ यह मानना संगत होगा कि प्राधिकरण ने इस समस्या की स्वयं कल्पना की थी । प्राधिकरण ने 27 जुलाई, 98 के अपने आदेश के पैरा 11.3 में स्पष्टतः कहा था " यह महसूस किया गया है कि विलंब के लिए निश्चयात्मक रूप से कारण निर्धारित करने में कठिनाइयाँ होंगी । किन्तु एक स्वीकार्य प्रणाली बनाना बिल्कुल संभव होना चाहिए । एम ओ पी टी और जी एम ओ ई ए को अनुरोध किया जाए कि दिए गए फार्मूले को प्रस्थान- बिन्दु के रूप में उपयोग किया जाए और एक प्रचालनीय माडल तैयार किया जाए " । ऐसा नहीं हुआ ।

यहां यह भी देखना संगत होगा कि पुनः बनाने के लिए प्रथम प्रस्ताव भेजते समय प्राधिकरण ने सुझाव दिया था कि एम ओ पी टी, दक्षता से जुड़े सुव्यवस्थित प्रस्ताव पेश कर सकता है जिसमें प्रस्ताव का तर्क दिया जाए और यह बताया जाए कि उसे किस रूप में स्वीकार किया जा सकता है तथा उसे किस सीमा तक लागू किया जा सकता है। उस अवसर पर भी एम ओ पी टी के अध्यक्ष ने इस अपेक्षा को नजरंदाज कर दिया और प्रशुल्क में 'सीधी वृद्धि' के लिए अपने प्रस्ताव को केवल दोहरा दिया।

एम ओ पी टी का रयैया, उसके निष्पादन में हुए सुधार के कारण प्रयोक्ताओं द्वारा गृहीत लाभ में हिस्सेदारी का दावा करने की उराकी उत्सुकता के अनुरूप नहीं है।

- (ii) इस बात का कोई महत्व नहीं है कि जलयान-संबद्ध-प्रभारों में संशोधन करने संबंधी प्रस्ताव को दो वर्ष से अधिक समय के विलंब से पेश किया गया। एम ओ पी टी को विलंब के लिए जिम्मेदारी वहन करनी ही होगी।

चाहे जिस किसी समय प्रस्ताव को प्रस्तुत किया गया हो, प्राधिकरण के लिए महत्व रखने वाला वास्तविक कारक 'प्रचालन घाटा' होगा। ऐसे किसी घाटे के अभाव में, प्रशुल्क में वृद्धि के लिए किसी प्रस्ताव पर केवल समय बीत जाने के सदर्थ में नहीं किया जा सकता।

- (iii) यह तर्क देना व्यर्थ है कि दो संशोधनों के बीच का लंबा अंतराल, अंतराल के दौरान वार्षिक स्फीति का लाभ स्वमेव आकर्षित करेगा। जैसा कि ऊपर (ii) में कहा गया है, प्रस्ताव को लागत-अनुचितन पर तैयार करना होगा। यदि प्रस्ताव को इस प्रकार से प्रमाणित नहीं किया जा सकता तो पत्तन न्यास असंगत कारकों का आश्रय नहीं ले सकता।

यह सम्भव है कि अंतर्भूत प्रशुल्क में लागत-वृद्धि घटक के कारण स्फीति संबंधी दबाव प्रशुल्क से पूरा हो जाए ।

यह भी स्वीकार करना संगत होगा कि तीन वर्ष की समर्थित आवधिकता, प्रशुल्क में स्थिरता सुनिश्चित करने के लिए काफी थी । जो कुछ भी करना आवश्यक है, वह यह है कि तीन वर्ष-चक्र के अंत में एक समीक्षा की जाएगी ; समीक्षा में यह आवश्यक नहीं है कि प्रशुल्क में कोई वृद्धि हो ही । जैसा कि पहले ही कहा गया है कि स्फीति के बारे में कोई निर्णय 'लागत-अनुचितन' पर आधारित होगा । यदि लागत के अनुसार प्रशुल्क में वृद्धि करना न्यायोचित नहीं हुआ तो प्रशुल्क में बिल्कुल भी वृद्धि की आवश्यकता नहीं होगी ।

यह भी स्पष्ट करना संगत होगा कि 'आवधिकता' के साथ कोई कड़ाई नहीं है । यदि परिस्थितियों के अनुसार आवश्यक था और यदि प्रशुल्क में परिवर्तन के लिए कोई औचित्य था तो अधिसूचित प्रशुल्क को निर्धारित समय से पहले ही समीक्षा के लिए लिया जा सकता था ।

- (iv) यह तर्क देना सही नहीं है कि पत्तन न्यास, पत्तन के निष्पादन में हुए सुधार के कारण प्रयोक्ताओं द्वारा गृहीत भारी लाभ में हिस्सेदारी के लिए हकदार होगा । इस परिप्रेक्ष्य में जी एम ओ ई ए ने निम्नलिखित उचित पर्यवलोकन किया है :

" प्रचालन में हुए सुधार से दूसरों को मिले लाभ, प्रशुल्क में वृद्धि का आधार नहीं हो सकता । प्रशुल्क का संबंध लगातार से होना चाहिए । सुधार से वृद्धि संबंधी योगदान होता है और बदले में उससे आर ओ आर में सुधार होता है " ।

इस संबंध में प्राधिकरण ने यह रुख अपनाया था कि लौह अयस्क निर्यात का अर्थशास्त्र, निर्यातकों को उपलब्ध लाभ की गुंजाइश, खरीदारों के लिए उतराई लागत, गोया के लिए इन निर्यातों का महत्व आदि जैसे मुद्दे इसके कार्यक्षेत्र से बाहर होंगे, और जलयान संबद्ध प्रभारों के अभिकलन से सीधे संबंधित मुद्दों पर ही विचार किया जाएगा। एम ओ पी टी के अध्यक्ष इस मान्यता से सहमत होते नहीं लगते। यह अंतर्राष्ट्रीय भाड़ा प्रभार में बचत, उतराई लागत में कमी आदि जैसे मुद्दों पर ही अपना राग अलापते रहे।

इस परिप्रेक्ष्य में देखने के बाद प्रचालन दक्षता में सुधार का मुद्दा केवल जलयानों के टर्न अराउण्ड टाइम में हुई कमी की दृष्टि से देखा गया। इसी कारण इस पृष्ठभूमि में प्राधिकरण अपने कार्यक्षेत्र से बाहर जाकर प्रशुल्क में अतिरिक्त दक्षता से जुड़ी वृद्धि का प्रस्ताव किया। दुर्भाग्यवश, एम ओ पी टी ने प्राधिकरण के इस सुझाव का लाभ उठाने का चयन नहीं किया। उन्हें प्राधिकरण द्वारा सुझाई गई दक्षता से जुड़ी वृद्धि के बदले प्रशुल्क में 'सीधी वृद्धि' के लिए पहले के प्रस्ताव को फिर से उठाने की अनुमति नहीं दी जा सकती।

- (v) यह कहना सही नहीं है कि प्राधिकरण ने स्वयं 30% की वृद्धि को बहुत युक्तिसंगत और पर्याप्त माना था। यदि ऐसा होता तो प्राधिकरण के लिए यह न्यायोचित नहीं होता कि यह केवल 11% की 'सीधी वृद्धि' का आदेश देता; अपितु स्पष्ट रूप से 30% की 'सीधी वृद्धि' का आदेश दिया गया होता।

दक्षता से जुड़ी वृद्धि को शामिल करने का सुझाव, जैसा कि पैरा() में स्पष्ट किया गया है, प्राधिकरण की उस प्रतिबद्धता के अनुरूप था जो उसने बेहतर और उच्च स्तर का निष्पादन प्रेरित करने के लिए प्रशुल्क ढाँचे में न्यायोचित उपबंधों का समर्थन करने के लिए और इस तथ्य के संदर्भ में की थी कि एम ओ पी टी ने स्वीकार्य रूप में प्रचालन दक्षता में महत्वपूर्ण सुधार कर लिया था। दूसरे शब्दों में यह एम ओ पी टी के पक्ष में एक निश्चित और जानबूझकर दी गई 'रियायत' ही थी।

इस संबंध में प्राधिकरण के अभिमत को किसी भी प्रकार की वृद्धि के बारे में जी एम ओ ई ए की आपत्ति के साथ देखा गया। 54.6% की वृद्धि के बारे में पहले के प्रस्ताव को उन्होंने अतार्किक कहकर आपत्ति की थी। प्रश्नगत वाक्य की संक्षिप्त रचना इस प्रकार है :

" इस मामले की परिस्थितियों में एम ओ पी टी के 54.6% की वृद्धि के प्रस्ताव की तुलना में 30% की वृद्धि को बहुत युक्तिसंगत और पर्याप्त कहा जा सकता है। और इस तथ्य को यथार्थ और उचित कहा जा सकता है कि इसका पर्याप्त भाग दक्षता से जोड़ दिया जाएगा (उस पर अदक्षता के लिए छूट के उपबंध के साथ)"।

इस संदर्भ में से संदर्भाधीन खांड विशेष को पढ़ना सशिहित तर्कणा को तोड़ना-मरोड़ना है। यदि दक्षता से जोड़ने की बात नहीं होगी अथवा यों कहें कि अदक्षता के लिए छूट का प्रावधान हो तो प्राधिकरण द्वारा सुझाया गया संपूर्ण प्रस्ताव

व्यर्थ हो जाएगा। इस सुझाव को संदर्भ से हटकर पढ़ना और सुझाई गई दक्षता से जुड़ी वृद्धि के बदले प्रशुल्क को 'सीधी वृद्धि' के समकक्ष प्रस्ताव को समझना प्रयोक्ताओं के लिए अनुचित होगा।

7. एम ओ पी टी ने यह भी अनुरोध किया है कि दक्षता से जुड़ी वृद्धि के बदले अब प्रस्तावित 19% की सीधी वृद्धि को पूर्व तारीख 12 सितम्बर, 98 से लागू करने की अनुमति दी जाए। स्पष्टतः इसे स्वीकार नहीं किया जा सकता। सामान्य प्रक्रिया के अनुसार प्राधिकरण के आदेश, भारत के राजपत्र में प्रकाशन के बाद केवल भावी तारीख से लागू होते हैं। इस मामले में प्रशुल्क में पूर्व तारीख से संशोधन के अनुरोध के समर्थन में होने वाली कोई असाधारण स्थिति नहीं है।

8. अंततः और ऊपर दिए गए कारणों से एम ओ पी टी के आवेदन को अस्वीकार किया जाता है।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/असा./143/98]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 30th November, 1998

No. TAMP/3/98-MOPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby rejects the application of the Mormugao Port Trust for a 19% straight increase in tariff in lieu of the efficiency-linked increase in tariff as in the Schedule appended hereto.

SCHEDULE

The Mormugao Port Trust (MOPT) ... Applicant

V/s

The Goa Mineral Ore Exporters' Association (GMOEA) ... Non-Applicant

ORDER

(Passed on this 27th day of October, 1998.)

This case relates to a proposal dated 3 October 98 of the MOPT about revision of its vessel-related charges.

2. It will be relevant here to recall that vide its order dated 27 July 98, this Authority had disposed off an earlier application of the MOPT on the same subject. The present application has been made with reference to certain issues flowing from the said order. But, since, the earlier proposal had been finally disposed off, this application has been registered afresh.

3.1. In the earlier application, the MOPT had proposed a 54.6% increase in its vessel-related charges. This proposal was considered by the Authority in its meeting on 15 April 98 when no justification was found even for a 1% increase. The MOPT was apprised accordingly and advised to recast its proposal if it wished to. Instead of recasting the proposal, the Chairman of the MOPT (vide his letter dated 27 April 98) merely reiterated the earlier proposal. Nevertheless, some additional information was

given about annual increases in operating expenditure and in capital employed. Taking these into account, the Authority approved an 11% straight increase in the vessel-related charges.

3.2. Besides, in line with the Authority's commitment to supporting justifiable provisions in the tariff structure to motivate better and higher levels of performance, and noting that the MOPT had admittedly effected significant improvements in operational efficiency, it was decided to allow an efficiency-linked increase in the tariff.

3.3. The decision to introduce an efficiency-linked increase (in preference to a straight increase based on improvements in operational efficiency) was taken on the ground that a 'straight increase' could not be conceded with reference to 'efficiency of performance' which do not involve any additional investment. Apart from the cost consideration, the danger perceived inherent in such arrangement was that it would push up tariff without any built-in safeguard for the maintenance of the efficiency levels in reference. That being so, an efficiency-linked increase in tariff was chosen as a better approach.

3.4. The MOPT was required to come up with a well formulated proposals giving the logic of the proposal, the manner in which it could be adopted, and the extent to which it could be applied. The MOPT did not do this. Instead, in his reiteration on 27 April 98 of the earlier proposal, the Chairman of the MOPT had merely harped on the large benefits derived by the users by improvements in performance and on that basis, demanded for a share in the benefits.

3.5. The Authority did not see any force in this reiteration of the earlier proposal for a 'straight increase' in tariff. Accordingly, it gave as a model for consideration its own formulation of an efficiency-linked tariff.

3.6. A copy of the Authority's order dated 27 July 98 is attached for ready reference.

4. The MOPT, with the approval of the Board of Trustees, has now made an application on 3 October 98 requesting for converting the 19% efficiency-linked increase in tariff into a straight increase in tariff. The arguments advanced in favour of this proposal are as follows:

- (i). Implementation of the efficiency-linked increase will lead to many controversies and differences of opinion.
- (ii). The revision of vessel-related charges was proposed five years after the previous revision when in fact it should have been taken up three years after the earlier revision.
- (iii). If the annual rate of inflation during these five years is taken into account, the proposal for a 54.6% increase will be fully justified.
- (iv). Huge benefits had been derived by the users because of improvements in port performance; and, the port trust shall be entitled to a share in their benefits.
- (v). The Tariff Authority itself had considered a 30% increase to be very reasonable and adequate.

5. The usual procedure of circulating the proposal to obtain comments of all users and of holding a joint hearing has not been following in this case because no new material or factor has been introduced by the MOPT. The Authority decided to dispose of this application with reference to the information already available on record.

6. With reference to the various grounds advanced by the MOPT in support of its proposal, the correct position can be seen to be as follows seriatim:

- (i). The argument that implementation of the efficiency-linked increase will lead to many controversies and differences of opinion is not valid. It is

relevant here to recognise that the Authority itself had visualised this problem. In para 11.3 of its order dated 27 July 98, the Authority had clearly stated, "It is realised that there will be difficulties in determining definitively the reasons for delay. But, it must be possible to evolve an acceptable system. The MOPT and the GMOEA may be requested to use the given formulation as a starting point and develop an operable model." This has not happened.

It is relevant here also to note that even while remitting the first proposal (December 97) for reformulation, the Authority had suggested that the MOPT might come up with a well formulated efficiency-linked proposal giving the logic of the proposal, the manner in which it could be adopted, and the extent to which it could be applied. On that occasion too, the Chairman of the MOPT ignored this requirement and merely reiterated his proposal for a 'straight increase' in tariff.

This approach of the MOPT is not in consonance with its eagerness to claim a share in the benefits derived by the users because of its improvements in performance.

- (ii). That the proposal to revise vessel-related charges was delayed by more than two years is not of any consequence. The MOPT will have to bear the responsibility for its delays.

Irrespective of the time at which the proposal is submitted, the material factor that will weigh with the Authority will be the 'operating deficit'. In the absence of any such deficit, no proposal for an increase in tariff can be considered merely with reference to elapse of time.

- (iii). It is idle to contend that the long gap between two revisions will automatically attract the benefit of annual inflation during the interregnum. As stated in (ii) above, the proposal will have to be supported on cost considerations. If the proposal cannot be so substantiated, then, the port trust cannot fall back upon extraneous factors. It is possible for inflationary pressures to be absorbed by the tariff because of cost-escalation components built into the tariff.

It is also relevant to recognise that the three-year periodicity advocated was more for purposes of ensuring stability of tariffs. All that is required is that, at the end of the three-year cycle, there shall be a review; the review need not necessarily result in an escalation of the tariff. As earlier stated any decisions about escalation will be based on cost considerations. If the costing did not justify an increase in tariff, there need not be an increase in tariff at all.

It is also relevant to clarify here that the 'periodicity' does not carry with it any rigidity. If the circumstances warranted it, and if there was justification for a change in tariff, the notified tariff could be taken up for a review, even ahead of schedule.

- (iv). It is not correct to contend that the port trust shall be entitled to a share in the huge benefits derived by the users because of improvements in port performance.

The GMOEA has rightly observed in this context as follows:

"What others benefit by improvements in operations cannot be the basis of increasing tariffs. The tariff should have the bearing on the cost. Improvements bring in incremental contribution which, in turn, improves the ROR."

In this connection, the Authority had taken the stand that issues like economics of the iron ore export, margins available to the exporters, landed cost for the buyers, significance of these exports for Goa, etc., would be out of its purview; and, only issues directly connected with the computation of the vessel-related charges would be considered. The Chairman of the MOPT does not seem to agree with this stand. He keeps harping on issues like savings on international freight charge, reduction in landed cost, etc. In its earlier order, the Authority had clearly rejected this contention and decided to stick to its original stand.

Viewed in this perspective, the issue of improvements in operational efficiency came to be seen only in terms of reduction in turn around time of vessels. It is in this backdrop that the Authority went out of its way to

propose an additional efficiency-linked increase in tariff. Unfortunately, the MOPT has not chosen to take advantage of this suggestion from the Authority. They cannot be allowed to reopen the earlier proposal for a 'straight increase' in tariff in lieu of the efficiency-linked increase suggested by the Authority.

- (v). It is not correct to say that the Authority itself had considered a 30% increase to be very reasonable and adequate.

Had it been so, there would have been no justification for the Authority to order only an 11% 'straight increase'; there could have been an order straightaway for a 30% 'straight increase'.

The suggestion to incorporate an efficiency-linked increase was, as clarified in para above, in line with the Authority's commitment to supporting justifiable provisions in the tariff structure to motivate better and higher levels of performance and in the context of the fact that the MOPT had admittedly effected significant improvements in operational efficiency. In other words, this was a definite and deliberate 'concession' made in favour of the MOPT.

The Authority's observation in this regard was made with reference to the GMOEA's objection to any increase at all. The earlier proposal about 54.6% increase was objected to by them as being unreasonable. The precise formulation of the sentence in questions is as follows:

"In the circumstances of this case, a 30% increase, as against the MOPT proposal of a 54.6%, can be said to be very reasonable and adequate. And, the fact that a substantial part of it will be efficiency-linked (with a provision for rebate for inefficiency at that) can be said to be just and fair."

To read the particular clause in reference out of (this) context will be to distort the reasoning involved. If there is to be no efficiency-linking or, for that matter, provision for a rebate for inefficiency, the whole proposition suggested by the Authority would fall to the ground. To read this suggestion out of context, and to consider a proposal for an equivalent

'straight increase' in tariff in lieu of the efficiency-linked increase suggested will be unfair to the users.

7. The MOPT has also requested that the 19% straight increase now proposed in lieu of the efficiency-linked increase may be allowed retrospectively with effect from 12 September 98. Obviously, this cannot be accepted. Orders of the Authority, in the normal course, take effect only prospectively after publication in the Gazette of India. There is no extraordinary condition obtaining in this case to support the request for retrospective revision of the tariff.

8. In the result, and for the reasons given above, the application of the MOPT is rejected.

S. SATHYAM, Chairman

[Advt./III/IV/Exty/143/98]